La politique de concurrence de la Communauté prévaudra dans la mesure où elle prendra en compte ces deux facteurs, qui constituent le véritable défi de notre temps.

Fait à Bruxelles, le 23 octobre 1986.

Le président
du Comité économique et social
Alfons MARGOT

Avis sur la proposition de directive du Conseil modifiant la directive 77/143/CEE concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques [1]

(86/C 333/02)

Le Conseil a décidé, le 20 mai 1986, conformément aux dispositions de l'article 75 du traité instituant la Communauté économique européenne, de saisir le Comité économique et social d'une demande d'avis sur la proposition de directive susmentionnée.

La section des transports et communications, chargée de préparer les travaux en la matière, a adopté son avis le 10 septembre 1986 sur base du rapport oral de M. Corell Ayora.

Le Comité économique et social a adopté, au cours de sa 240e session plénière (séance du 23 octobre 1986) (rapporteur général: M. Corell Ayora, article 18 du règlement intérieur), à l'unanimité, l'avis suivant.

1. Observations générales

1.1. Le Comité accueille favorablement les objectifs de la proposition de directive qui vise en premier lieu l'augmentation de la sécurité routière et pourrait en outre contribuer à avoir un impact sur:

— la protection de l'environnement par le biais de la limitation des émissions sonores et de la réduction des émissions de gaz d'échappement (réduction des émissions d'oxyde de carbone, d'hydrocarbures et d'oxyde d'azote),

— les économies de carburant, la création de nouveaux emplois, une meilleure disponibilité en véhicules et une meilleure information des propriétaires des véhicules et des constructeurs.

1.2. Par ailleurs, cette proposition, étant une mesure de rapprochement des législations, contribuera à l'élimination des divergences entre les États membres et à l'unification ultérieure de l'espace communautaire dans un secteur aussi névralgique que la sécurité routière.

1.3. À ce propos, il faut mentionner le fait que certains des États membres accusent des retards et des lacunes considérables en matière de contrôle technique des véhicules, ce qui entraîne des conséquences d'une extrême gravité pour la sécurité routière. Cette situation s'est aggravée en raison de la très forte augmentation du nombre des véhicules en circulation au cours des dernières années. À cet égard, le Comité regrette la longue inactivité des institutions communautaires et en premier lieu du Conseil en ce qui concerne la mise en œuvre d'une législation communautaire pour le contrôle technique des véhicules légers.

1.4. Cependant, il ne faut pas oublier que l'extension du contrôle technique aux voitures privées, aux camionnettes et aux fourgonnettes ne concerne qu'un des aspects de la sécurité routière. Ce n'est que si des mesures sont également prises dans d'autres domaines et ce dans les meilleurs délais, comme le Comité l'a déjà suggéré dans son avis sur l'année européenne de la sécurité routière (1986) [2], que des améliorations appréciables dans le domaine de la sécurité routière pourront être obtenues. À ce propos, les propositions de la Commission sont attendues avec impatience.

---

[1] JO n° C 133 du 31. 5. 1986, p. 3.

[2] JO n° C 101 du 28. 4. 1986, p. 8.

1.5. Le Comité rappelle aussi qu'il a relevé à plusieurs reprises, par le passé, la nécessité d'instaurer un contrôle technique obligatoire des véhicules circulant sur le territoire de la Communauté et ceci notamment dans ses avis sur la mise en place d'un contrôle technique des poids lourds et de certaines autres catégories de véhicules; les directives relatives à la teneur en plomb dans l'essence et aux émissions des véhicules à moteur; l'année européenne de la sécurité routière [1].

1.6. Tout en acceptant dans son principe la proposition de la Commission, le Comité est d'avis que celle-ci pose des problèmes quant à son application et devrait être améliorée sous certains aspects. Dans ce contexte, il fait les observations suivantes.

2. Observations particulières

2.1. Le Comité déduit de l'exposé des motifs de la proposition de la Commission qu'elle disposait de suffisamment de données pour justifier une extension de la directive 77/143/CEE aux catégories de véhicules en question (voir point 1.4). Pour pouvoir apprécier davantage la portée de tous les aspects de la proposition, le Comité aurait cependant souhaité de pouvoir disposer, quant à lui, de données détaillées dans les domaines suivants:

— le système de contrôle technique des véhicules légers, professionnels ou privés, actuellement en vigueur au sein des États membres (par exemple, modalités et contenu du contrôle; avantages — inconvénients),

— les conditions particulières prévalant dans chaque pays, par exemple nombre de véhicules en circulation; classification par catégorie et par âge; existence de centres de contrôle et de pièces de rechange, etc.,

— la mise en application jusqu'à présent de la directive 77/143/CEE dans les États membres, c'est-à-dire la question de savoir si et dans quelle mesure cette directive a été appliquée et avec quels résultats.

Dans ce contexte, le Comité souhaite que la Commission tienne compte de ces aspects lors des études et recherches qu'elle a l'intention de promouvoir dans le domaine de la sécurité routière et qui prévoient entre autres la création d'une banque de données communautaires sur la sécurité routière, ce centre étant à la disposition de tous les États membres. Par ailleurs, le Comité estime qu'il serait utile de pouvoir disposer de données fiables et documentées concernant le coût et les avantages que l'application des mesures proposées entraînera. (Les expériences de mise en application du contrôle des véhicules privés dans certains pays se révèlent précieuses à cet égard.) Une comparaison des coûts et des avantages découlant de la mise en application de ces mesures peut dégager des conclusions quant à la pertinence de leur application. En ce qui concerne le coût, il faudra opérer une distinction entre, d'une part, le coût direct de la construction et de l'entretien des centres de contrôle, ainsi que de la vérification de la mise en application des mesures et, d'autre part, le coût indirect que cela entraîne pour le propriétaire du véhicule.

2.2. De ce qui précède, il ne faut cependant pas déduire que la réduction du nombre des décès et des blessés de la route est un objectif social «négociable».

2.3. S'agissant du champ d'application de cette directive, le Comité regrette l'exclusion des motocycles, ainsi que l'absence de dispositions spéciales pour d'autres catégories de véhicules (voir aussi point 2.7). Par ailleurs, il se pose la question de savoir de quelle façon la sécurité routière des engins et tracteurs agricoles pourrait être assurée. Il estime cependant que ceci ne devrait pas entraver l'adoption rapide de la directive par le Conseil.

2.4. La liste des points sur lesquels doit porter le contrôle des véhicules (annexe III) est, dans les grandes lignes, suffisante et raisonnable. Cela n'exclut pas évidemment la nécessité de procéder au réexamen et à l'éclaircissement (par exemple nuisances des vieux véhicules; direction du véhicule) de certains points spécifiques. Le Comité précise également que le contenu de cette liste doit être révisé périodiquement compte tenu des modifications qui interviennent dans la construction et l'équipement des véhicules (par exemple introduction de la microélectronique au cours des dernières années).

2.5. En outre, il est essentiel que la plupart des contrôles soient effectués sur base de critères objectifs. Les contrôles à caractère subjectif (comme par exemple l'évaluation de l'usure de la suspension/direction), sources évidentes de controverses, devraient être réduits au minimum.

2.6. En ce qui concerne tant le contenu que les modalités et la périodicité des contrôles, il faudrait étudier l'éventuelle nécessité d'établir une distinction entre les points relatifs à l'état mécanique des véhicules et qui, dès lors, sont directement liés à la sécurité routière, et ceux qui ont trait à l'environnement. De telles expériences existent déjà au sein de la Communauté.

2.7. De plus, le Comité souhaite l'examen d'un contrôle technique spécifique dans les cas suivants:

— véhicules privés, professionnels et de location (par exemple contrôle plus fréquent pour ces derniers);

[1] JO n° C 60 du 26. 7. 1973, p. 1; JO n° C 25 du 28. 1. 1985, p. 46; JO n° C 101 du 28. 4. 1986, p. 8.

— véhicules non homologués avant immatriculation, véhicules soumis au contrôle périodique et ceux soumis au contrôle spécial suite au changement de propriétaire ou accident.

2.8. Le Comité estime en outre que la simple mise en application de la présente directive par les États membres n'est pas suffisante: encore faut-il que celle-ci soit effectuée de manière homogène. Ce point revêt une importance particulière en ce qui concerne le contenu du contrôle. Un véhicule ayant subi avec succès le contrôle technique ou ayant été refusé dans un État membre devrait être traité de la même manière dans n'importe quel autre État membre de la Communauté.

2.9. Le Comité pense que le contrôle technique est du ressort des pouvoirs publics. La définition des modalités ainsi que la vérification de la mise en œuvre du contrôle technique incombent aux autorités des États membres. Le Comité estime, comme la Commission (article 1er paragraphe 3 de la proposition), que ce contrôle pourrait être délégué aux centres agréés disposant de l'équipement nécessaire, comme le montre d'ailleurs l'expérience de certains pays. Il faudrait alors que ces centres soient sous la surveillance permanente de l'État.

2.10. Rien n'est prévu dans la proposition de la Commission concernant les véhicules refusés par le contrôle technique. Le Comité estime qu'on devrait établir des obligations de réparations, de remise en état ou de destruction des véhicules concernés. À cet égard, il serait souhaitable d'introduire un système de contrôle automatique, comme par exemple dans certains pays où l'obtention des documents nécessaires pour la circulation d'un véhicule est soumise à la possession du certificat du contrôle technique.

2.11. En ce qui concerne la mise en application de la directive (article 2 de la proposition), le Comité estime que la Commission et le Conseil devraient revoir le calendrier des dérogations de l'article 2 paragraphe 3 point a) de la proposition, qui lui semble fixer des échéances trop rapprochées pour les États membres ayant actuellement une infrastructure insuffisante pour le contrôle technique.

2.12. Enfin, le Comité estime que l'information fournie à la Commission par les États membres sur les mesures adoptées (article 2 paragraphe 2 de la proposition de la Commission) doit s'effectuer annuellement sur la base de documents communs à tous les États membres. Cela permettra d'accroître la précision, la clarté et la régularité des informations données et de parvenir, par conséquent, à une efficacité accrue en matière de contrôle de mise en application des mesures. La Commission, quant à elle, devrait publier périodiquement et transmettre au Comité un rapport basé sur les informations des États membres concernant la mise en application de directives.

Fait à Bruxelles, le 23 octobre 1986.

Le Président

du Comité économique et social

Alfons MARGOT